

NAJNOWSZA TECHNOLOGIA



- ✓ Ochrona samochodów z napędami hybrydowymi różnego typu
- ✓ Specjalnie wyselekcjonowany pakiet dodatków
- ✓ Zapewnia doskonały zimny rozruch oraz pracę silnika w niskiej temperaturze, zachowując jednocześnie trwałość oleju.



Autonaprawa

www.e-autonaprawa.pl

Adres redakcji:
ul. Parkowa 25
51-616 Wrocław
tel. 71 715 77 95
faks 71 348 81 50
autonaprawa@technotransfer.pl
www.technotransfer.pl

Numer rachunku bankowego:
03 1140 2004 0000 3102 5467 9483

Redaktor naczelny:
Jan Wajdzik
j.wajdzik@technotransfer.pl

Redaktor prowadzący:
Marcin Bieńkowski
m.bienkowski@technotransfer.pl

Sekretarz redakcji:
Bogusława Krzczanowicz
b.krzczanowicz@technotransfer.pl

Serwis e-autonaprawa.pl:
Adam Rudziński
a.rudzinski@technotransfer.pl

Stali współpracownicy:
Andrzej Kowalewski, KrzaQ,
Hubert Kwarta, Zenon Majkut,
Leszek A. Stricker, Tomasz Szulc

Marketing i reklama:
Małgorzata Salamaga-Borysenko
tel. 71 733 67 56
m.salamaga@technotransfer.pl

Prenumerata:
tel. 71 715 77 95
prenumerata@technotransfer.pl

Opracowanie graficzne i skład:
Taurus CD
tel. 71 715 77 98

Wydawca:
Wydawnictwo Technotransfer

Druk i oprawa:
AMW Wrocław



Wszelkie prawa zastrzeżone. Przedruk materiałów wyłącznie za zgodą redakcji. Materiałów niezamówionych redakcja nie zwraca. Zastrzegamy sobie prawo do skrótów i redakcyjnego opracowania tekstów przyjętych do druku. Redakcja nie bierze odpowiedzialności za treść reklam i ogłoszeń.

Zdjęcia na okładce:
koyotky.co.jp, ZF Aftermarket



Auta na żyletki?

Na początku sierpnia świat motoryzacyjny obiegła hiobowa wieść, że już wkrótce trzeba będzie złomować nowe, niesprzedane w tym roku samochody. Rzecz poszła o to, że z końcem 2020 roku przestaje obowiązywać dotychczasowa norma emisji spalin EURO 6d-TEMP, odnosząca się do zmiany sposobu wykonywania testów i mająca w założeniu utrudnić producentom manipulowanie wynikami pomiarów. W życie wchodzi natomiast norma EURO 6d. W mediach natychmiast pojawiły się spekulacje, że wszystkie nowe auta, które nie spełnią od 1 stycznia 2021 roku nowych wymagań, będą musiały trafić na złomowiska – a przez COVID-19 na placach zgromadzonych jest ponad 800 tys. niesprzedanych, nowych samochodów!

Przełgądając normy EURO 6d i 6d-TEMP, trudno wychwycić istotne różnice. Obie nakładają na producentów pojazdów obowiązek sprzedaży modeli samochodów ze średnią emisją CO₂ na poziomie 95 g/km. Z kolei dopuszczalny poziom emisji NO_x na stacji diagnostycznej to 80 mg/km dla diesla i 60 mg/km dla silnika benzynowego – tyle tylko, że w warunkach drogowych nie jest już tak różowo.

Jak się okazuje, norma TEMP dopuszcza przekroczenie w testach drogowych dozwolonego poziomu emisji o współczynnik 2,1; a dla EURO 6d jest to już tylko 1,43; co przykładowo dla silników wysokoprężnych przekłada się na zmniejszenie emisji tlenków azotu ze 168 mg/km do 114 mg/km. Dla producentów jest to już niemała różnica, która w przypadku sporej liczby modeli samochodów wymusza gruntowną przebudowę systemów oczyszczania spalin lub konieczność stosowania napędu hybrydowego. A jak wiadomo, klient niechętnie płaci za różnicę, która z jego punktu widzenia jest nieistotna.

Unia Europejska przewidziała, oczywiście, okres przejściowy, bo nawet brukselscy urzędnicy nie mieli wątpliwości, że do 31 grudnia 2020 r. nie uda się sprzedać i zarejestrować wszystkich samochodów zgodnych z dotychczasową normą. Jeszcze przez rok istnieje zatem możliwość ich rejestracji, ale pod warunkiem, że ich liczba nie przekroczy 10% sprzedaży wszystkich samochodów danego producenta. I tu jest pies pogrzebany. Pandemia wirusa SARS-CoV-2 i wiosenny lockdown gospodarki załamały całkowicie rynek samochodów w 2020 roku, przez co producenci nie będą w stanie w 2021 roku sprzedać takiej ilości nowych aut, aby „upchnąć” samochody zgodne z EURO 6d-TEMP.

Jeśli komisja Europejska się nie ugnie, to producenci samochodów będą mieli dwa wyjścia. Pierwsze – to zezłomować wszystkie nadmiarowe samochody zgodne ze starą normą emisji spalin, realizując tym samym ogromną stratę i ponosząc dodatkowo ogromne koszty ich utylizacji. Drugim, równie złym rozwiązaniem jest rejestracja przez dealerów wszystkich niesprzedanych samochodów na siebie, aby móc sprzedać je po 1 stycznia 2021 roku. Ich rynkowa wartość będzie przez to istotnie mniejsza, a na dodatek zaburzą one w znaczącym stopniu rynek samochodów z rocznika 2021. I tak źle, i tak niedobrze. W tym drugim wypadku przynajmniej my, klienci, będziemy mogli znacznie taniej kupić nowy samochód – nawet, jak przewidują analitycy, za połowę jego tegorocznej ceny.

Marcin Bieńkowski

Marcin Bieńkowski